

ÚRSKURÐARNEFND Í VÁTRYGGINGAMÁLUM

Fjármálaeftirlitið · Suðurlandsbraut 32 · 108 Reykjavík · Sími: 525 2700 · Fax: 525 2727

Mál nr. 6/2000

M v/bifreiðarinnar A

og

Vátryggingafélagið X v/ábyrgðartryggingar fyrir atvinnurekstur v/verktakans B.

Umferðaróhapp 08.11. 1999.

Gögn.

1. Málskot móttakið 07.01. 2000.
2. Skýrsla lögreglu.
3. Yfirlit vátryggingafélagsins (“tjónstilkynning”) sem getur niðurstöðu Tjónanefndar.
4. Greinargerð verktakans til vátryggingafélagsins ásamt afstöðuteikningu varðandi merkingar um framkvæmdir.
5. Bréf vátryggingafélagsins til nefndarinnar dags. 21.01. 2000.
6. Niðurstaða Tjónanefndar vátryggingarfélaganna nr. 1315/1999.
7. Bréf úrskurðarnefndar til vátryggingafélagsins dags. 02.02. 2000 þar sem óskað var viðbótarupplýsinga, afriti sent málskotsaðila. Ítrekun send með bréfi dags. 29.02. 2000.
8. Bréf lögmanns verktakans dags. 08.03. 2000 þar sem veittar eru viðbótarupplýsingar.

Málsatvik.

Samkvæmt skýrslu lögreglu var tilkynnt um tjón á A sem hlaust við það þegar bifreiðinni var ekið suður aðreinina frá Reykjanesbraut að Fífuhvamsvegi. Fram kemur að báðir hjólbarðar A hafi sprungið að framan og aftan hægra megin og felgur beyglast. Á vettvangi áttu sér stað framkvæmdir og af þeim sökum var búið að færa akstursleiðina utarlega í beygju aðreinarinnar. Lögreglan getur þess að mikill mismunur var “á hægri brún vegar og vegarakslar, 14 cm þar sem hæst var. Vegurinn mældist 2.10 m á breidd og því erfitt að aka veginn í myrkri án þess að eiga í hættu að aka af kantinum.” Lögreglan getur ekki frásagnar aðila. Fram kemur að “kærandi hafði samband við” B (verktakann) og fékk þar upplýsingar að fyrirtækið væri með vátryggingu hjá umræddu vátryggingafélagi.

Málskotaaðilinn A telur að merkingar hafi ekki verið í lagi. Engin lýsing hafi verið á vettvangi og að lögreglan láti þess getið að erfitt hafi verið að aka veginn án þess að eiga á hættu að aka fram af kantinum. Að engin merking hafi verið “við sjálfa holuna sem var það djúp að vera til þess fallin að valda miklu tjóni.” Hann telur það saknæma vanrækslu af hálfu starfsmanna verktakans sem verktakinn beri húsbóndaábyrgð á. Fram kemur að a.m.k. ein önnur bifreið hafi lent í tjóni á sama stað og að “ökumaður þeirrar bifreiðar var atvinnubílstjóri.”

B getur aðstæðna á vettvangi í fyrirbyggjandi greinargerð. Fram kemur m.a. að um vinnusvæði er að ræða og þar gildi ákveðnar reglur hvað varðar rampann frá Reykjanesbraut að Fífuhvamsvegi í vestur. Umferðarmerkjum hafi sérstaklega verið komið fyrir á þessu svæði. Hann telur það dapurlega staðreynd að lítið hlutfall ökumanna virðir slíkar merkingar og “fátt sem getur komið í veg fyrir að ökumenn skapi tjón á bifreiðum sínum ef ekki er farið eftir þeim varúðarráðstöfunum sem komið er fyrir ökumönnum til leiðbeiningar.” Hann telur ekki vera um vanrækslu verktakans að ræða heldur “aðgæsluleysi ökumanna.”

Vátryggingafélagið telur að tjónsatburð máls þessa verði ekki rakinn til mistaka starfsmanna B eða annarra orsaka sem leiði til skaðbótaábyrgðar ábyrgðartryggjanda.

Fulltrúi B lætur þess getið í viðbótarupplýsingum til nefndarinnar að unnið hafi verið við breikkun Reykjanesbrautar frá Breiðholtsbraut að Hagasmára og breytingar á römpum og öðrum tengivegum. Er tjónið varð hafi allt svæðið verið verið framkvæmdasvæði með greinargóðum merkingum um að þar stæðu yfir framkvæmdir. Þar voru áberandi skilti er greindu að vinnusvæði

væri framundan og að hámarkshraði væri þar 30 km/klst. Fram kemur og að “við breytingar á akrein þar sem tjónið varð þurfti að færa umferð utar í akreinina. Vegna slæms veðurs var ekki unnt að malbika á þessu tíma og var í samráði við verkkaupa ákveðið að leggja fyllingu upp að malbikaðri akrein. Hæðarmunur hefur líklega orðið vegna þjöppunar efnis í fyllingu. Vegna þeirra aðstæðna þ.e. þar sem malbikuð akrein var þröng og hætta á brún milli malbiks og fyllingar, var svæðið sérstaklega merkt og athygli ökumanna skýrt vakin á því að hámarkshraði á svæðinu væri 30 km á klukkustund.” B telur að ökuhraði A hafi verið meiri en leyfilegt var og að “sú staðreynd hafi valdið tjóni hennar.” Hann telur ámælisvert að ekki liggur fyrir skýrsla lögreglu um hversu hratt A ók. Hann telur engan vafa leika á því að tjón hefði ekki orðið á bifreiðinni ef leyfilegum hámarkshraða hefði verið fylgt. Hann telur að hann hafi farið í einu og öllu að reglum um merkingar á vinnusvæðinu og telur örökstutt að rekja megi tjónið til saknæmrar háttsemi starfsmanna B.

Álit.

Fullvíst má telja að vegi hafi verið raskað í skilningi 86. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Álitaefni máls þessa er hvort þær varúðarmerkingar sem starfsmenn B settu hafi verið fullnægjandi í skilningi nefndrar greinar og/eða hvort ökumaður bifreiðarinnar beri ábyrgð á því tjóni sem varð að hluta eða öllu leyti.

Lögreglan getur þess að “mikill mismunur var á hægri brún vegar og vegarakslar, 14 cm þar sem hæst var” og “því erfitt að aka veginn í myrkri án þess að eiga í hættu að aka af kantinum.”

Nefndin telur ósannaða þá fullyrðingu B að engin vafi leiki á því að tjón hefði ekki orðið á bifreiðinni ef leyfilegum hámarkshraða hefði verið fylgt.

Óupplýst er hversu lengi umræddar aðstæður voru fyrir hendi á vettvangi máls þessa.

Þegar tekið er mið af framanrituðu og fyrirliggjandi gögnum getur nefndin ekki fallist á að fullnægjandi hafi verið staðið að merkingum. Þær aðstæður voru fyrir hendi, líklega vegna þjöppunar efnis í fyllingu, að nauðsynlegt hefði verið að grípa til fyllri ráðstafana en þeirra að hafa merki um vegaframkvæmdir og 30 km hámarkshraða.

Nefndin telur að B beri ábyrgð á þeirri hættu sem fyrir hendi var og getið er í skýrslu lögreglu. Hún getur ekki fallist á að vettvangur hafi verið merktur á fullnægjandi hátt í skilningi 86. gr. umferðarlaga.

Ekki er tilefni til að leggja ábyrgð á ökumann bifreiðarinnar, þrátt fyrir að óupplýst sé um ökuhraða bifreiðarinnar.

Niðurstaða.

Bótaábyrgð er fyrir hendi samkvæmt þeirri ábyrgðartryggingu sem hér um ræðir.

Reykjavík 14. mars 2000

Rúnar Guðmundsson hdl.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.